Gazeta dos Caminhos de Ferro, ano LI, nº 1233, 1º de maio de 1939, pp. 235-236 Revista quinzenal

O problema nacional ferroviário e a coordenação dos transportes

Síntese doutrinal de quatro conferências

Conferência realizada na «Ordem dos Engenheiros»

em 20 de Junho de 1938

pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

(Continuação)

Pondera a êste propósito o Sr. General Raúl Esteves:

«Demais, na execução dos transportes, é preciso notar, como já dissemos, que a camionagem tem a faculdade de escolher as mercadorias a transportar, e para ela não existe, hoje, como para os caminhos de ferro, a obrigatoriedade de transporte para todas as mercadorias.»

O Dr. Fezas Vital definiu bem a situação:

«Assim, enquanto à camionagem é garantida a liberdade de escolha das mercadorias, podendo recusar as não-remuneradoras ou menos vantajosas, os caminhos de ferro são obrigados a transportar todas as que se apresentem, mesmo que o transporte seja improdutivo; enquanto a camionagem pode recusar os transportes que ultrapassem a sua capacidade normal de exploração, os caminhos de ferro são obrigados a dispor do material necessário ao transporte acidentalmente desviado do automóvel, ou de volume excepcional durante certos períodos do ano; enquanto a camionagem transporta pelo preço que lhe convém e livremente fixa, podendo negar a um *expedidor*, vantagens que a outro concedeu, os caminhos de ferro são obrigados a conceder igualdade de tratamento aos diversos tráfegos similares, não podendo harmonizar os preços com a necessidade ou não-necessidade de reter ou recuperar, aqui ou além, tráfego disputado; enquanto a camionagem goza do privilégio de não aceitar, querendo, transportes de ida sem se assegurar prèviamente do tráfego de retôrno ou de volta — feito tantas vezes, aliás, a preços ínfimos —, os caminhos de ferro, êsses, não podem equilibrar as suas correntes de transportes e, daí, a enorme percentagem de vagões vazios transportados (na C. P., a percentagem do percurso em vazio em relação ao percurso total, orça por 14 %, atingindo no Sul e Sueste 16 %).

«Quere dizer, a luta torna-se impossível, por desigual, mesmo quando dirigida pelo mais desempoeirado, progressivo e arguto espírito de *comerciante*, enquanto à natureza de *serviço público* dos caminhos de ferro, que tantas restrições impõe, se opuser a natureza de livre ou quási actividade comercial dos meios de transporte concorrentes.»

A Nova Parceria do Sal do Pôrto, prestou-nos esclarecimentos valiosos àcêrca dos seus transportes de sal, mercadoria pobre.

Fez as seguintes expedições, em toneladas:

	1933	1937
Caminhão	1.617	6.522
C. de Ferro	7.293	3.017
	8.910	9.539

As caminhetas transportam abusivamente 5.000 kg. cada uma.

Por vezes sofrem a multa de 37$00 por excesso de carga, mas seguem com a mesma, o que é irónico.

Escreve a Parceria:

«Sucede, ainda, que depois do polícia ter verificado a transgressão, e aplicada a respectiva multa, os deixa continuar a viagem com a tal carga excessiva, o que não é compreensível, porque desde que se provou que o proprietário ou conductor da caminheta transgrediu, o que seria lógico, era obrigá-los a descarregar a carga que transportassem a mais, e não consentir que na sua própria frente continuasse a prevaricar.

«Além disso, as caminhetas carregam aqui ao fim da tarde, para só sairem de cá durante a noite, porque assim têm a certeza que fazem o trajecto sem serem importunados pela polícia de trânsito.

«Acresce ainda, a circunstância de muitas Câmaras Municipais serem altamente lezadas, porque, como as caminhetas procuram chegar ao seu destino durante a madrugada, já encontram os respectivos postos fiscais encerrados, e assim, levam a mercadoria para casa do cliente, sem que tenham pago os impostos camarários,

«Portanto, se a Lei se fizesse cumprir, teriamos ainda por certo muito menor número de desastres a lamentar, porque uma grande parte dêles é motivada pelas caminhetas transportarem cargas superiores às estabelecidas pelo Conselho Superior de Viação, e assim, quando lhes surge qualquer obstáculo, os travões serem impotentes para aguentarem com carga superior às suas fôrças.

«Por isso, a multa deveria ser, a nosso vêr, de 100$00 pela primeira transgressão e 200$00 por cada reincidência, e assim já os proprietários das caminhetas seriam obrigados a reduzirem a sua desmedida ambição, que muitas vezes reverte em prejuízo do próximo, visto que ficam muitas vezes pequeninos órfãos sem o braço direito de seu pai, que morreu estupidamente num desastre que se poderia evitar, desde que se cumprissem as leis.

«Quanto à crise ferro-viária, voltamos a garantir que terminaria, desde que se obrigassem as caminhetas a transportarem sòmente a carga devida, e vamos demonstrar a V. o que nos leva a concluir por esta fórma:

«As caminhetas procuram transportar um vagão de dez toneladas de duas vezes, para assim poderem competir com os ferro-viários.

«Mas desde que elas só transportassem a carga estipulada pelo Conselho Superior de Viação, teriam, na sua maior parte, de fazer êsse transporte em três viagens, o que já não lhes dava margem a poderem competir com os preços dos caminhos de ferro.»

A situação é agravada pela multiplicação das caminhetas de aluguer a óleos pesados e pela diferença de impostos para a gasolina. Pagam as primeiras anualmente cêrca de 95 escudos pelo óleo e as de gasolina 6.074$00.

Em artigo de 27-10-37 de *A Voz*, escrevi:

«Facilita-se assim a concorrência, prejudica-se o Estado e estabelece-se enorme e flagrante desigualdade entre os dois tipos de carros.

«Qualquer indivíduo compra um leito de carro, põe-lhe em cima um motor «Diesel», que os há leves e baratos, improvisa uma caixa qualquer e faz à vontade transportes de mercadorias sem a sujeição de organizar emprêsas normais e regulamentadas. Arrasta os preços, transporta só as mercadorias que lhe convém por ajustes particulares e sem tarifas.

«Como é natural, multiplicam-se, em tais condições, o que podemos chamar caminhões piratas, com ruína dos caminhos de ferro e dos caminhões movidos a gasolina.

«Qual o remédio? Está já estudado há muito por entidades competentes, faltando apenas que o Estado intervenha e, por um acto de previdência e terapeutica inteligente, justo e decidido, contraste essa anarquia e desorganização dos transportes.

«Um engenheiro distinto e profundo conhecedor da especialidade, ao qual devo informações valiosíssimas, estudou o assunto e alvitrou a solução. Impor-se-ia, ao caminhão movido a óleo uma avença, paga por ano ou por trimestre, e compensadora do uso de um carburante, que não é tributado como a gasolina.

«Tomando para base um caminhão *Renault*, que consome por 100 quilómetros 17 quilos de óleo e 20,3 de gasolina e admitindo um consumo por H P e 100 quilómetros de 0,600 quilos de óleo e 0,950 de gasolina, o imposto deverá ser estabelecido por uma fórmula inteligentemente deduzida, que dá 6.026$40 de imposto anual para o caminhão a óleo, imposto sensivelmente igual ao que paga o movido a gasolina.

A propósito das reformas necessárias e tão proteladas observa judiciosamente o sr. General Raúl Esteves:

«Porque é preciso frisar bem que não é às Emprêsas ferroviárias que compete resolver um problema, que deriva de circunstâncias completamente estranhas à sua responsabilidade, e cuja solução, abrangendo todo o vasto campo da administração pública, excede em muito as suas limitadas atribuïções.

«Demais as Emprêsas ferroviárias, como iremos ver, em nada fazem valer hoje os seus interêsses particulares, cuja situação se pode considerar bem insignificante em relação aos interêsses nacionais que representam».

Ainda assim, as companhias, especialmente a C. P., conforme referiram os srs. Drs. Fezas Vital e Vasconcelos Correia, e a do Vale do Vouga têm empenhado esforços para organizar a cooperação do automóvel e do Caminho de Ferro e estabelecem serviços de porta à porta e nisso encontram entraves. A êsse propósito refere o sr. General Raúl Esteves um caso frisante:

«Um caso interessante, relativo à forma como entre nós se encara o assunto da exploração combinada, é o que está sucedendo com a C. P., àcêrca da carreira que lhe foi concedida entre Montijo e Évora.

«Essa carreira foi tomada pela C. P., pois representava evidentemente uma concorrência muito prejudicial às linhas arrendadas do Sul e Sueste, e a ela se ligam, portanto, importantes interêsses do próprio Estado.

«Para o estabelecimento dessa carreira foi feito contrato, em boas condições, com um camionista, que já se achava ligado à Companhia por outros contratos, em que tinha prestado bons serviços, embora, de facto, se apresentasse para aquele serviço outro concorrente, altamente patrocinado.

«Pois, aquela carreira, pouco depois de ser iniciada, era suspensa por uma decisão superior, fundamentada numa alegação que, pela mais elementar noção da lógica, se vê ser absolutamente injusta, e assim se tem mantido a situação até hoje, isto é, decorrido, mais de um ano.»

* * *

O sr. General Raúl Esteves examinou proficientemente o assunto formulando três hipóteses:

1.ª — completa substituïção do caminho de ferro pela camionagem.

2.ª — concorrência e igualdade absoluta de condições dos dois meios de transporte.

3.ª — a justa conjugação dos dois géneros de transporte, assumindo o Estado o seu papel de proprietário e orientador do sistema nacional de transportes, como sucedeu, desde o seu início, com o sistema ferroviário.

Mostrou prèviamente com grande lucidez as conseqüências da ruina crescente dos Caminhos de ferro: financeiras, pois só no material circulante estão 500.000 contos investidos; económicas, porque não é aumento de tráfego que se dá e sim deslocamentos, com a ruïna dos caminhos de ferro, que não poderão fazer só transporte de mercadoria pobre: de *ordem industrial*, ruïna de oficinas, desemprego de numeroso pessoal. A C. P. gasta cêrca de 20.000 contos com serviços sociais de previdência e assistência.

E todavia há 255 carreiras nas áreas de S. S. e M. D., o que mudou o aspecto do contracto de arrendamento. A C. P. faz 49 carreiras completares. À intervenção do Estado é necessária.

Vejamos o que seria preciso fazer:

PRIMEIRA HIPÓTESE

«1.ª — assegurar, por meio da camionagem e pelo menos com as mesmas vantagens, todos os transportes que o caminho de ferro tem tido a seu cargo;

«2.ª — realizar todo o primeiro estabelecimento necessário, para que a camionagem possa assumir o seu papel de sistema nacional de transportes;

«3.ª — proceder à conveniente liquidação do sistema ferroviário, tendo em vista os interêsses do Estado, as disposições dos contratos relativos aos interêsses das Emprêsas, e a importante questão dos encargos do pessoal.»

(Continúa)